MOTOR

Medlemsblad for
Dansk Automobilklub

Medlemsblad for
Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark
(Syndikat for Motor- og Automobil-Industri)

ORGAN FOR DANSK MOTOR-INDUSTRI OG -HANDEL

Abonnement, **1 Kr. 25 Øre pr. Kvartal** (inkl. Postpenge), tegnes i Boghandelen, paa ethvert Postkontor og i Ekspeditionen **Westend 11. København V.** Telefon Vester 312 x.

Udgivet af et Interessentskab
Redaktør: Cand. polyt., Ingeniør **F. Schmitto**

Enkelte Numre 20 Øre
Redaktion: **Westend 11. Kbhvn. V.** Telefon Vester 312 x.

Nr. 20. **Lørdag den 8. September 1906.** **1. Aargang.**

Dansk Automobilklub.

Sekretariat: **„Ferrum", Raadhuspladsen, København K.**

Kontingent: 20 Kr. aarlig, Indskud: 5 Kr.

Bestyrelse: Premierløjtnant, Greve *E. Knuth,* Formand; Kgl. Hof-Bogtrykker *Fr. Bagge,* Næstformand; Grosserer *Holger Hassel,* Kasserer og Sekretær; Lehnsgreve *Ahlefeldt-Laurvigen;* Direktør *Axel Hansen;* Grosserer *A. C. Illum.*

Officiel Meddelelse.

Det tyske Forbundsraad har anmodet Forbundsstaternes Regeringer om indenfor deres Omraade at indføre Bestemmelser om Kørsel med Automobiler i Overensstemmeise med de af Forbundsraadet vedtagne „Grundregler for Automobilkørsel". De Regler, som i Henhold hertil vil blive udstedte i de enkelte Forbundsstater vil træde i Kraft den 1. Oktober d. A.

I Henhold hertil meddeler Bestyrelsen for „Dansk Automobilklub" følgende Oversættelse af nævnte „Grundregler" til Efterretning for danske Automobilister, som ønsker at køre ind i Tyskland:

Grundregler for Færdsel med Automobiler.

A. Almindelige Forskrifter.

§ 1.

For Færdsel med Automobiler gælder analogt de politimæssige Forskrifter for Færdslen med Køretøjer eller Cykler paa offentlige Veje og Pladser, for saa vidt ikke andre Bestemmelser er trufne i det følgende.

For Automobiler, der anvendes i den offentlige Trafik, saavel som for disses Førere gælder foruden efterfølgende Forskrifter tillige de almindelige Bestemmelser om Drift med Drosker, Omnibusser og andre Køretøjer, som tjener til offentlig Befordring.

Køretøjer, som bestaar af en Motorcykle og et dermed fast eller gennem en Kobling forbundet

særligt Sæde paa eget eller egne Hjul anbragt ved Siden af Motorcyklen, betragtes som Motorvogne i disse Forskrifters Betydning.

Efterstaaende Forskrifter gælder ikke Landevejslokomotiver og svære Forspandsmaskiner.

B. Automobiler.

a. Beskaffenhed og Udstyr.

§ 2.

Automobilerne skal være driftsikre og navnlig byggede, indrettede og udstyrede saaledes, at Brand- og Eksplosionsfare saavel som Ulæmpe for Personer og Fare for Køretøjer ved Støj, ved Udvikling af Røg eller Damp eller ved ilde Lugt saavidt muligt er udelukket. Apparatet til Udstødning af Damp eller Gas maa være anbragt paa et saa lidet synligt Sted som muligt.

Hjulfælgene maa ikke være forsynede med Ujævnheder, som er i Stand til at beskadige Kørebanen.

§ 3.

Ethvert Automobil maa være forsynet:

1) med et kraftigt Styreapparat, hvormed man sikkert og hurtigt kan vige ud og vende i saa lille Bue som muligt;

2) med to af hinanden uafhængige Bremseapparater, hvoraf i hvert Fald det ene maa virke umiddelbart paa Drivhjulene eller paa Dele, som er i Forbindelse med Hjulene, og hvoraf hver for sig maa være i Stand til straks at mindske Køretøjets Fart og bringe det til Standsning paa den korteste Afstand;

3) med et Apparat, som kan forhindre den ufrivillige Baglænskørsel ved Kørsel opad stejle Bakker;

4) med et enkelttonet Horn til Afgivelse af Advarselssignaler;

5) efter indtraadt Mørke og i stærk Taage med mindst to paa Siderne i samme Højde anbragte, klart brændende Lygter med farveløse Glas, som kaster Lysskæret saaledes ud paa Kørebanen, at Føreren kan overse den i det mindste 20 m. foran Køretøjet. Overdrevent stærkt lysende Projektører maa ikke anvendes.

For Motorcykler gælder Punkt 2 og 5 med den Indskrænkning, at et virksomt Bremseapparat og en Lygte af den betegnede Art er tilstrækkelig; Punkt 3 finder ikke Anvendelse paa saadanne Køretøjer.

Enhver Motorvogn, hvis Egenvægt overskrider 350 kg., maa være saaledes indrettet, at den ved Hjælp af Motoren fra Førersædet kan bringes til Baglænsgang.

Haandtagene til Betjening af Motoren og de i Punkt 1 til 3 anførte Apparater maa være anbragte saaledes, at Føreren, uden at hans Opmærksomhed afledes fra Køreretningen, let og selv i Mørke uden Fare for Forveksling kan betjene dem.

Ethvert Automobil skal være forsynet med en Plade, hvorpaa anføres det Firma, som har fremstillet Køretøjet, Motorens Antal af Hestekræfter og Køretøjets Egenvægt.

b. Benyttelse.

§ 4.

Naar et Automobil skal tages i Brug, skal Ejeren herom til vedkommende Politimyndighed paa hans Hjemsted indgive en skriftig Anmeldelse, hvori skal anføres:

1) Ejerens Navn, Stilling og Bopæl,
2) det Firma, som har fremstillet Køretøjet,
3) Køretøjets Art (Person- eller Lastvogn),
4) Drivkraften,
5) Antal af Hestekræfter,
6) Køretøjets Egenvægt,
7) for Lastautomobiler dets maksimale Lasteevne.

Anmeldelsen maa bilægges Erklæring fra en af det offentlige anerkendt Sagkyndig, som bekræfter Rigtigheden af Angivelserne fra Punkt 4—7 og at Køretøjet tilfredsstiller de i denne Forordning fremsatte Fordringer. Denne Erklæring skal Anmelderen fremskaffe paa egen Bekostning. I Stedet for denne Paavisning kan vedkommende Polttimyndighed paabyde en offentlig Prøve paa Anmelderens Bekostning.

Forandringer med Hensyn til Punkterne 1, 3 og 4 saavel som væsentlige Ændringer med Hensyn til Punkterne 5—7 skal anmeldes paa lignende Maade. Skifter Ejeren Bopæl skal han anmelde dette for Politimyndigheden i hans nye Hjemsted under Forelæggelse af Erklæring (se § 5, Punkt 2).

Vedkommende Politimyndighed har Ret til paa Ansøgning af et Firma, som har Hjemsted i denne Jurisdiktion og efter en for Firmaets Regning afholdt Prøve at udstede en Erklæring om, at en fabriksmæssig fremstillet Serie af et Automobil tilfredsstiller de i denne Forordning fremsatte Fordringer. Ved Salg af et Automobil, som hører til en saaledes anerkendt Serie, kan Firmaet overgive Kunden en med Løbenummer forsynet Kopi af Erklæringen, som ogsaa maa bekræfte Rigtigheden af de i Afsnit 1 Punkterne 4—7 foreskrevne Angivelser, med den Virkning, at den træder i Stedet for den i Afsnit 2 forlangte Erklæring. Denne Bestemmelse gælder for alle af en tysk Central-Landpolitimyndighed udstedte Erklæringer om en Series forskriftsmæssige Beskaffenhed.

c. Politimæssige Kendetegn.

§ 5.

Tilladelse for et Automobil til at færdes paa offentlige Veje og Pladser skal nægtes af Politimyndigheden, naar Forskrifterne i § 4 ikke er opfyldt.

Kan Tilladelsen gives, skal Politimyndigheden indføre Automobilet i en Liste efter vedlagte Mønster 1. Derefter skal Køretøjet forsynes med et politimæssigt Kendetegn (se § 7). Opgivelse af Kendingsnumret paahviler den efter § 4, Afs. 1 vedkommende Myndighed. Over Færdseltilladelsen og Automobilets Indførelse samt Tildeling af Kendetegn erholder Anmelderen et Bevis efter vedlagte Mønster 2. Naar Køretøjet benyttes paa offentlig Vej og Plads skal dette Bevis medføres i Original eller bekræftet Afskrift og paa Forlangende forevises Politibetjentene.

Hvis Ejeren flytter hen i en anden Jurisdiktion, hvor Automobilerne kendetegnes med andre Bogstaver eller romerske Tal (se § 7, Afs. 1), skal Køretøjet forsynes med den nye Jurisdiktions Kendetegn og skal der paa Grundlag af det forelagte Bevis udstedes et nyt.

§ 6.

Med Forbehold af Forskriften i § 29 skal ethvert Automobil, som færdes paa offentlig Vej eller Plads være forsynet med det politimæssige Kendetegn.

§ 7.

Det Kendetegn, som skal tildeles af Politimyndigheden, bestaar af et (eller flere) Bogstaver (eller romerske Tal) til Betegnelse af Forbundsstaten (eller det snævrere Forvaltningsdistrikt) og af det Kendingstegn, under hvilket Køretøjet er indført i den politimæssige Liste (se § 5). Kendetegnet skal anbringes paa Forsiden og Bagsiden af Køretøjet paa Steder, som er let synlige udefra. Ved Motorcykler kan Politimyndighederne paa Grund af Køretøjets særlige Bygning frafalde Kravet om Anbringelse af det andet Kendetegn og saaledes tillade, at der kun anbringes *et* Kendetegn, enten for eller bag.

Det forreste Kendetegn skal paamales med sort Klodsskrift paa hvid, sortrandet Bund enten paa selve Køretøjet eller paa en firkantet Tavle, som anbringes fast paa Køretøjet ved Skruer, Nitter eller Søm. Bogstaverne (eller de romerske Tal) og Numrene skal stilles i *en* Række og være adskilte fra hinanden ved en vandret Streg. Maalene skal være: Randbrede mindst 10 mm., Skrifthøjde 75 mm. med en Stregtykkelse af 12 mm., Afstanden mellem de enkelte Tegn og fra Randen 20 mm., Tykkelse af Bindestregen 12 mm., Længde af Bindestregen 36 mm., Tavlens Højde, foruden Randen, 115 mm. (Mønster 3).

Ved det Kendetegn, som ved Hjælp af Skruer, Nitter eller Søm skal anbringes fast paa Bagsiden af Køretøjet, skal Bogstaverne (de romerske Tal) og Nummeret udføres paa en firkantet, hvid, sortrandet Tavle med sort Klodsskrift. Tavlen kan være Del af en Lygte (se § 10). Bogstaverne (de romerske Tal) skal staa over Nummeret. Maalene skal være: Randbrede mindst 10 mm., Skrifthøjde 100 mm. med en Stregtykkelse af 15 mm., Afstanden mellem de enkelte Tegn og fra Randen 20 mm., Tavlens Højde undtagen Randen 260 mm. (Mønster 4). Ved Motorcykler er det tilladt paa Bagsiden at anbringe en sekskantet Plade (Mønster 5). I Tilfælde af § 10, Afs. 1, 2den Sætning, kan det bageste Kendetegn ogsaa paamales selve Køretøjet.

§ 8.

Kendetegnene skal forsynes med Politimyndighedens Tjenestestempel.

§ 9.

Kendetegnene maa ikke være indrettede til at klappe om; de maa aldrig tildækkes og skal altid holdes i læselig Tilstand. Den nederste Rand af det forreste Kendetegn maa ikke være fjærnet mindre end 20 cm., det bageste ikke mindre end 45 cm. fra Jordoverfladen.

§ 10.

I Mørke og i stærk Taage skal det bageste Kendetegn belyses gennemskinnende saaledes, at det tydeligt kan erkendes. I Stedet for den gennemskinnende Belysning kan Politimyndigheden tillade en Belysning udefra, naar Lyslegemet anbringes ovenover Pladen og Kendetegnets Synlighed ikke formindskes derved. Belysningsapparatet maa være saaledes indrettet, at det ikke kan slukkes hverken fra Førersædet eller fra Pladserne inde i Vognen.

Ved Motorcykler kan Politimyndighederne efter Ansøgning se bort fra Belysning af Kendetegnet.

§ 11.

Tab eller Ødelæggelse af et Kendetegn maa øjeblikkelig anmeldes for Tildelingsstedet.

Sker Tabet eller Ødelæggelsen paa et Sted, hvorfra man ikke uden Tidsspild kan naa Tildelingsstedet, er det tilstrækkelig at gøre Anmeldelse for den nærmeste Myndighed, som har Ret til at tildele Kendetegn, og som i saadanne Tilfælde skal forsyne det fornyede Kendetegn med Tjenestestemplet og notere paa Beviset, at dette er sket (§ 5, Afs. 2).

§ 12.

Anbringelse af flere forskellige Kendetegn er ikke tilladt.

§ 13.

Ved Udstilling af Automobiler kan vedkommende Politimyndigheder tillade Afvigelser fra Forskrifterne i §§ 7, 10 saaledes, at der for et i Foranstaltningen deltagende Automobil foreskrives et særligt Kendetegn, hvis Beskaffenhed i de enkelte Tilfælde fastsættes af denne Myndighed. Drejer det sig om Automobiler, som allerede er indførte i den politimæssige Liste og som er forsynet med Kendetegn, skal disse Kendetegn stadig føres under Udstillingen.

C. Automobilføreren.

a. Førerens Egenskaber.

§ 14.

At føre et Automobil tillades kun saadanne Personer og maa kun overlades saadanne Personer, som er fuldstændig fortrolige med Køretøjets Indretning og Betjening og som kan fremvise en herom af en sagkyndig Myndighed eller af en offentlig anerkendt Institution udstedt Erklæring. Denne Erklæring skal forelægges til Efterretning for Politimyndigheden paa Førerens Hjemsted og af denne, saafremt der ikke næres Betænkelighed angaaende den paagældende Persons Paalidelighed og Dygtighed, forsynes med en Bemærkning desangaaende. Føreren skal altid have denne Erklæring hos sig og paa Forlangende forevise den for vedkommende Embedsmand.

Personer under 18 Aar tillades ikke at køre Automobiler, navnlig ikke Motorcykler. Undtagelser kan indrømmes af Politimyndighederne med Billigelse af den lovlige Formynder.

b. Førerens særlige Pligter.

§ 15.

Føreren er ansvarlig for, at Automobilet er forsynet med de i denne Forordning foreskrevne Mærker og Kendetegn, at det er belyst paa forskriftsmæssig Maade, samt for, at det ved Køretøjets Benyttelse paa offentlig Vej og Plads ved § 5, Afs. 2 foreskrevne Bevis medføres.

Forinden Kørslen er Føreren forpligtet til at overbevise sig om, at Køretøjet er i forskriftsmæssig Tilstand, og at dets maskinelle saavel som de i § 3 foreskrevne Apparater virker godt.

§ 16

Føreren er forpligtet til særlig Omhu ved Styringen og Betjeningen af Køretøjet. Han maa ikke stige ned af Køretøjet, saalænge det er i Bevægelse, og han maa ikke fjærne sig fra det, saalænge Motoren er i Gang; endvidere skal han, naar han vil bortfjerne sig fra Køretøjet, træffe de fornødne Forholdsregler mod at Uvedkommende sætter Motoren i Gang.

Paa Raab eller Tegn om „holdt" fra en som saadan kendelig Politibetjent, skal Føreren straks standse. Uniformskasket er tilstrækkelig Kendetegn paa en Politibetjent.

§ 17.

Kørehastigheden skal til enhver Tid afpasses saaledes, at Ulykker og Trafikforstyrrelser undgaas.

Under ingen Omstændigheder maa Kørehastigheden paa bebyggede Steder overskride den Hasighed, hvormed en Hest løber i strakt Trav — ca. 15 km. i Timen.

Udenfor samlet Bebyggelse maa Hastigheden paa overskuelige Veje, forhøjes saa meget, at Føreren forbliver i Stand til under alle Omstændigheder at opfylde sine Pligter.

Paa uoverskuelige Veje og navnlig efter Mørkets Frembrud eller i stærk Taage, ved en Vejs Inddrejning i en anden, ved Vejkrydsninger, ved skarpe Vejsving, ved Udkørslen fra Ejendomme, i Nærheden af Jærnaneoverskæringer i Niveau, endvidere over smalle Broer og gennem Porte saavel som paa smalle og stejle Veje, samt paa Steder, hvor Vejens Fedtethed gør Bremsernes Virkning usikker, endelig overalt, hvor der er stærk Trafik, skal der køres langsomt og saa forsigtigt, at Køretøjet i Nødsfald kan standses øjeblikkelig og i hvert Fald paa en Vejlængde af højst 5 M.

§ 18.

Føreren skal ved et tydeligt, hørligt Advarselssignal rettidig gøre mødende, indhentede, i Køreretningen staaende eller Køreretningen krydsende Mennesker, samt Kuskene paa Køretøjer, Ryttere, Cyklister, Kvægdrivere o. s, v. opmærksom paa Automobilets Nærmelse.

Ogsaa paa uoverskuelige Steder (§ 17, Afs. 3) skal Advarselstegnet gives.

Advarselssignalet skal straks ophøre, naar Heste eller andre Dyr derved bliver urolige eller sky.

Advarselssignalet maa kun gives med det en-tonede Horn (§ 3, Afs. 1, Punkt 4).

Det er ikke tilladt at give langtrukne Hornsignaler, som ligner Brandvæsents Signaler.

Mærker Føreren, at en Hest eller et andet Dyr bliver sky for Automobilet, eller at Mennesker eller Dyr vil bringes i Fare ved Automobilets Forbikørsel, skal han køre langsomt og om fornødent standse og sætte Motoren ud af Virksomhed.

Saafremt der sker et Sammenstød mellem Automobilet og Personer eller Ting, skal Føreren straks standse og yde den efter Omstændighederne fornødne Hjælp.

§ 19.

Ved Indbøjning i en anden Vej skal drejes til højre i kort Bue og til venstre i stor Bue.

For mødende Køretøjer, Automobiler, Ryttere, Cyklister, Kvægtransporter og lignende skal Føreren rettidigt og tilstrækkeligt vige ud, eller saafremt Omstændighederne eller de stedlige Forhold ikke tillader dette, holde stille saa længe, indtil Vejen er fri. Ligeledes skal han standse, naar han møder marscherende Milltærafdelinger, offentlige Optog, Ligbegængelser o. s. v.

Forbikørsel af indhentede Køretøjer, Automobiler, Ryttere, Cyklister, Kvægtransporter eller lign. skal ske paa venstre Side.

D. Benyttelse af offentlige Veje og Pladser.

§ 20.

Kørsel med Automobiler er kun tilladt paa Køreveje. Paa Cyklestier og Gangstier, som er aabnede for Cykler, maa Kørsel med Motorcykler kun finde Sted efter særlig Tilladelse fra Politiet.

§ 21.

Forsaavidt Vejens Tilstand eller Trafikens Beskaffenhed kræver det, kan Færdsel med Automobiler paa bestemte Veje, Pladser og Broer forbydes eller indskrænkes og særlig den tilladte Kørehastighed begrænses til et bestemt Maal ved almindelige eller særlige for et enkelt Tilfælde givne politimæssige Forskrifter.

Almindelige Forskrifter af denne Art skal bekendtgøres paa vedkommende Steder ved offentlige Opslag paa dertil bestemte Tavler.

§ 22.

Væddekørsel og Foranstaltning af Væddeløb paa offentlige Veje og Pladser er forbudt. Undtagelser kræver Billigelse af den paagældende centrale Myndighed eller af den af denne bestemte højere Forvaltningsmyndighed, som i de enkelte Tilfælde fastsætter de særlige Betingelser.

Udholdenhedsprøver kan finde Sted med Billigelse af de paagældende Myndigheder.

§ 23.

At medføre Bivogn er kun tilladt efter Politiets Billigelse. Beviset for Tilladelsen skal medbringes under Kørslen og paa Forlangende forevises Politibetjentene. Denne Forskrift finder ikke Anvendelse paa Transport af Køretøjer, der har lidt Haveri.

E. Færdsel over Rigsgrænsen og i Toldgrænsedistrikterne.

§ 24.

For Adgang og Kendetegn af fra Udlandet kommende ikke-tyske Automobiler, som for kortere Tid opholder sig indenfor det tyske Riges Omraade og for Adgang for Førerne af saadanne Køretøjer gælder følgende særlige Bestemmelser:

a) Forskrifterne for Anmeldelse og Antagelse af Automobiler til Færdsel paa offentlige Veje og Pladser i §§ 4 og 5 finder ikke Anvendelse paa ikke-tyske Automobiler, saafremt Automobilets Fører ved en Erklæring fra den paagældende Myndighed i Udlandet kan paavise, at Køretøjet svarer til de paa det paagældende Sted gældende politimæssige Forskrifter; Erklæringer af denne Art maa angive Ejerens Navn, Stilling og Bopæl, Firmaet, som har fremstillet Køretøjet, dets Drivkraft, Antal af Hestekræfter, Køretøjets Egenvægt og ved Lastautomobiler den maksimale Ladeevne, samt være forsynet med en Anerkendelsesbemærkning af en tysk Myndighed.

b) De ikke-tyske Automobiler maa i Stedet for de i § 7 og 10 foreskrevne politimæssige Kendetegn føre et særligt aflangt rundt Kendetegn (Mønster 6), som tillige med Beviset for Tildeling af Kendetegn (Mønster 7) i Henhold til særlige derom udstedte Anordninger udleveres paa Grænsetoldstederne og som ved Udgang af det tyske Rige tilbageleveres tilligemed Beviset. Kendetegnet skal anbringes fast paa Bagsiden af Køretøjet paa et udefra let synligt Sted og ved Motorvogne i Mørke og i stærk Taage være oplyst saaledes, at det tydeligt kan erkendes, Belysningsapparatet maa ikke dække Kendetegnet. Eventuelt tilstedeværende udenlandske Kendetegn skal fjærnes eller overdækkes.

Afgiften for Kendetegnene er:

for Motorvogne ..... 6 Mark
for Mororcykler..... 3 Mark.

Skal Kendetegnet udleveres udenfor Forretningstiden, det vil sige i Maanederne Oktober til Februar før Kl. $7^1/_2$ Morgen og efter Kl. $5^1/_2$ Eftm. og i de øvrige Maaneder før Kl. 7 Morgen og efter Kl. 8 Aften forhøjes Afgifterne til:

for Motorvogne..... 10 Mark
for Motorcykler..... 5 Mark.

Naar et ikke-tysk Automobil forlader Rigsomraadet skal Kendetegnet tilligemed Beviset for dets Tildeling overgives den nærmeste til Udgivelsen af Kendetegn bemyndigede Myndighed for at denne kan sende det tilbage til Indgangsstedet. Saafremt Køretøjet senere paa Grund af dets Forbliven i Indlandet erholder Adgang i Henhold til § 5 skal Tilbagesendelsen ske gennem den Politimyndighed, som antager Køretøjet.

c) De i § 14, Afs. 1 for Automobilførere foreskrevne Beviser kan for Førere af ikke-tyske Automobiler erstattes med tilsvarende, udenlandske Vidnesbyrd, saafremt disse er forsynede med en Anerkendelsesbemærkning af en tysk Myndighed.

Som „tysk Myndighed", hvis Anerkendelsesbemærkning ifølge Afs. 1 a og c skal paategnes de udenlandske Erklæringer og Vidnesbyrd, betragtes den paagældende tyske Konsul. Saafremt Aktstykkerne ikke er affattede i det tyske Sprog, skal deres Indhold fremgaa af Anerkendelsesbemærkningen.

Den paagældende Landpolitimyndighed kan frafalde Kravet om den i det foregaaende under a forlangte Anerkendelsesbemærkning af en tysk Myndighed, imod Erklæring fra bestemte Myndigheder i Nabo-Udlandet.

Efter Andragende til den paagældende Landpolitimyndighed kan det tillades Ejeren af ikke-tyske Automobiler at føre de tyske Kendetegn. De paagældende Automobiler skal i dette Tilfælde betragtes som tyske i politimæssig Henseende, og er derfor underkastede Forskrifterne i §§ 4, 5, 7 og 10. Den paagældende Landpolitimyndighed betegner den Politimyndighed, som skal foretage Automobilets Indførelse i Listerne og tildele Kendetegnene.

§ 25.

I Toldgrænsedistrikterne har Grænseforvaltningens Embedsmænd den samme Myndighed med Hensyn til Automobilerne som Politibetjentene.

F. Fratagelse af Køreret.

§ 26.

Politimyndighederne kan til enhver Tid paa Ejerens Bekostning lade foretage en Undersøgelse over, hvorvidt et Automobil svarer til Fordringerne i denne Forordning.

Automobiler, som ikke svarer til disse Fordringer, kan af Politimyndighederne udelukkes fra Færdsel paa offentlige Veje og Pladser.

§ 27.

Ikke-egnede Personer, og navnlig saadanne som har krænket de dem paahvilende Forpligtelser som Automobilførere, kan af Politiet forbydes at føre Automobil for bestandig eller for en bestemt Tid. De skal da aflevere deres Køretilladelse (§ 14, Afs. 1) til Politimyndigheden. Drejer det sig om udenlandske Køretilladelser (§ 24, Afs. 1 under c) kan Politimyndigheden annullere Anerkendelsesbemærkningen.

C. Straffebestemmelser.

§ 28.

Overtrædelse af foranstaaende Bestemmelser bliver i Henhold til § 366 Nr. 10 i Rigsstraffelovbogen straffet med en Pengebøde indtil 60 M. eller med Fængsel indtil 14 Dage.

H. Undtagelser.

§ 29.

Fri for Forpligtelsen til at føre Kendeteg er:

a) Automobiler, som kun i Landevejstog finder Anvendelse i Fragttrafik.

b) Brandvæsenets Automobiler.

c) Automobiler, som anvendes i den offentlige Befordring og for hvilke der gælder særlige Regler med Hensyn til deres Mærkning (Drosker, Omnibusser o. s. v.)

Efter Andragende kan Politimyndighederne fritage for at føre Kendetegn:

a) lette, til Bytrafik bestemte, Personautomobiler med en største Hastighed af ikke over 15 km. i Timen.

b) Forretnings-Vogne, som paa tydelig Maade er forsynet med Forretningens Firmamærke. Forsaavidt der hører flere Automobiler til en Forretning, maa de dog være forsynede med særlige løbende Kendingsnumre, der skal svare til Fordringerne i §§ 7 og 10.

Paa Miltærforvaltningens Automobiler og disses Førere finder Forskrifterne i § 14, Afs. 1, Sætning 2 og Afs. 2, § 18, Afs. 14, §§ 23, 26 og 27 ikke Anvendelse.

Militærforvatningens Motorcykler er fritagne for Forpligtelsen til Belysning af Kendetegnet (§ 10).

Brandvæsenets Automobiler er fritagne for Bestemmelserne i § 3, Afs. 1, Punkt 4, §§ 17, 19 og 23.

I. Slutningsbestemmelse.

§ 30.

Disse Forskrifter træder i Kraft 1. Oktober 1906.

Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark.

(Syndikat for Motor- og Automobilindustri).

Sekretariat: **Westend 11, København V.**

Kontingent 25 Kr. aarlig, Indskud 25 Kr.

Bestyrelse: Kaptajn *H. Block*, Formand; Grosserer *Paul Christensen*, Næstformand; Grosserer *T. T. Nielsen*, Kasserer; Grosserer *Carl Joh. Janssen*, Sekretær; Grosserer *Holger Hassel;* Direktør *Vilh. Hansen;* Direktør *H. Prins.*

Cykler og Automobiler.

Det er ikke længe siden, vi her i Bladet beskæftigede os med Spørgsmaalet: Heste og Automobiler, navnlig under Synspunktet: **„Hensynsfuld Kørsel".**

I Dag kunde vi have Lyst til at omtale Cyklerne og deres Ejere eller Ejerinder i Forhold til Motorerne.

Det skal selvfølgelig ikke nægtes, at Automobilerne har meget at takke Cyklerne for, idet disse sidste ligesom har banet Vejen for dem, dels ved at vække Publikums Trang til hurtig og bekvem Befordring, dels ved at vænne andre Vejfarende til at tage sig i Agt og lægge Mærke til, hvad der foregaar paa Vejene. Ogsaa paa Sportens Omraade er Cyklerne gaaet i Spidsen og den vældige Udvikling af den automobile Landevejssport har i mangt og meget hentet sit Forbillede fra tidligere Dages Cyklevæddeløb.

Man skulde da synes, at Cykler og Automobiler havde saa mange Berøringspunkter, saa fuldt ud var at betragte som Skud paa samme Gren, at de i de allerfleste Henseender maatte have fælles Interesser.

Saaledes er det desværre ikke! Det gaar med Cykler og Automobiler, som det gaar med de nærmeste Søskende: de kan ikke forliges!

Cyklende Damer og Herrer ser paa Automobilerne med skæve Øjne. Vi vil helt se bort fra den mere eller mindre stærke Følelse af Misundelse, som lurer i ethvert Menneskes Bryst og som man saa godt forstaar. maa komme frem, naar man træt og svedt aser sin Cykle op imod Vinden, medens Automobilet suser En flot forbi. Hvor stærk Misundelsen end er, tror jeg næppe, der findes den Cyklist, som ikke med Glæde vilde tage mod Tilbudet om en Plads og en Tur i den store Motorvogn.

Nej! Cyklisterne har en hel anden og tilsyneladende, men ogsaa **kun** *tilsyneladende berettiget Anke mod Automobilerne: det er den Sky af Støv, de rejser under Kørselen.*

Selvfølgelig er det meget ubehageligt at blive overpudret og gennemtrængt af det fine, melagtige Landevejsstøv en solhed Sommerdag, og Anken er altsaa for saa vidt berettiget, men man maa blot bemærke, at den har fejl Adresse. Automobilerne kan ikke gøre for, at de rejser Støvet; det maa ethvert hurtiggaaende Køretøj gøre; Fejlen ligger i, at der er Støv paa Vejene.

Støvet repræsenterer Sliddet paa Vejen og saa længe Skærver og Grus pulveriseres og fintmales af jærnbeslaaede Hestehove og dito Hjulfælge, kan et stort Slid og deraf følgende Støvdannelse ikke undgaas paa vore Veje.

Efterhaanden som Hestekøretøjerne mere og mere fortrænges fra Vejene, vil deres Bygning kunne omdannes paa mange væsentlige Punkter; Vejbanen vil blive fast og jævn; Støv vil ikke kendes uden af Navn og Vejens Vedligeholdelse vil koste et rent Minimum.

Derfor bør Cyklisterne ikke bebrejde Automobilerne deres støvende Egenskaber, de bør ikke — som i England — deltage i Agitationen mod Automobilerne; de har tværtimod størst Interesse af at slutte sig sammen med Automobilisterne om paa behørig og eftertrykkelig Maade at fremsætte berettigede Krav om **Vejenes Forbedring og Omændring i Overensstemmelse med Befordringsmidlernes Udvikling.**

Men der er endnu en Ting, Cyklisterne bør gøre: det er at komme til klar Bevidsthed om, at der er noget, som hedder „Færdselsreglement". Som Forholdene nu er, viser de fleste Cyklister og saa godt som alle Cyklistinder den mest suveræne Foragt for alt, hvad der hedder Regler for Kørslen. Hvis saa endda de Damer og Herrer følte sig fuldt overbeviste om deres gode Ret til at køre midt i eller og i den fejle Side af Vejen! Men ak! De har alle den onde Samvittighed og deraf fremstaar den typiske Hændelse: en Cyklist kører i fejl Side af Vejen; han indhentes af et Automobil. Chaufføren giver Signal. Cyklisten bliver urolig og sagtner sin Fart; i sidste Øjeblik drejer han Styret om og søger at slippe over paa rigtig Side, desværre som Regel saa voldsomt, at et Fald og derpaa følgende Paakørsel er uundgaaelig!

Vort Raad til Cyklisterne er derfor det: Husk den simple Køreregel: **hold altid i højre Side af Vejen!** *Gør Dem det klart, at Automobilisten dog ikke med sin gode Vilje vil gøre Dem Fortræd!* **Hold derfor roligt Deres Kurs, og bliv ikke nervøs, fordi De hører Hornets Signaler!**

Vil De endelig for at undgaa Støvet søge over i Vejens Vindside, saa staa i Tide af Cyklen, bedøm Afstanden mellem Dem og Automobilet rigtigt og husk, at Automobilet kører hurtigt. Er der da Tid til at komme over paa den anden Side af Vejen, saa gør det hurtigt og bestemt. Faa Sekunder efter, at Automobilet er passeret, vil Støvet være forsvundet og Cyklisten kan rolig fortsætte sin Vej.

Og saa tilsidst et Raad til de mere ungdommelige Herre-Cyklister: Benyt ikke et Automobil som Pace. Bortset fra det ubehagelige og sundhedsfarlige i for længere Tid at køre i en tæt Støvsky, løber De den allerstørste Risiko for at knuses mod Automobilet. Bagved det, kan De ikke overse Vejen, og De ved ikke, **hvilket Øjeblik, Chaufføren trækker Bremsen haardt an og standser Vognen med et Ryk!** *Et ødelagt Forhjul paa Cyklen og en lang Skramme paa Automobilets Lakering er de mildeste Følger af denne Letsindighed.*

Gid alle Cyklister vilde optage disse Raad i en god Mening; da vil der være lagt en god Grund for en bedre Forstaaelse mellem Cykler og Automobiler.

Fritz Schmitto.

AUTOMOBILASSURANCE

— Billigste Vilkaar. —

Henvendelse til Kaptajn H. Block, „Dansk Automobilselskab", Børsgade 8, Telefon 9879, eller Ingeniør F. Schmitto, Westend 11, Telefon 312 x, Vester.

Ved **D. M. C. C.s Energiprøve** blev

Danica

Nr. 1 af alle konkurrerende Mærker, hvilket atter beviser, at

Danica

er den hurtigste Motor

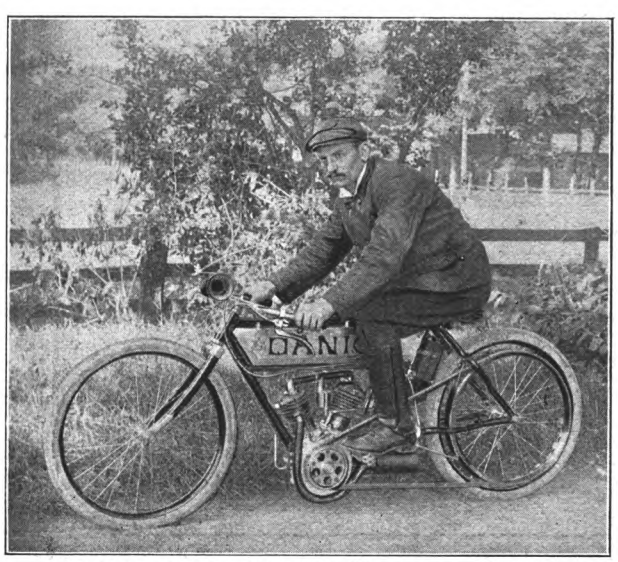
„Dansk Motor-Cykle-Club"s

Udholdenhedsløb og Energiprøve paa Sjælland den 2. September 1906.

Den nye Bestyrelse for „Dansk Motor-Cykle-Club" har for saa vidt Ære af Løbet i Søndags. Først og fremmest fordi det overhovedet lykkedes at bringe dette Løb i Stand; dernæst fordi det gik programmæssigt og blev vellykket.

Det, der var den stærke Spore til at faa Løbet afholdt i Aar, var *New-Departures Vandrepokal*, som blev udsat første Gang ifjor, vundet af Cornelius Steffensen paa „Elleham" og som skal vindes 3 Gange af samme Mærke for at blive Ejendom.

Vidtløftige og langvarige Forhandlinger har været ført over, hvorledes man skulde lade Vandrepokalen disputere iaar. Navnlig har der været drøftet en Plan om at udsætte den i et Løb paa Banen i Ordrup. Der var to Motiver, som talte for dette Forslag: for det første var man ifjor misfornøjet med den Maade, hvorpaa Løbet blev afgjort, idet man ikke uden Berettigelse fremhævede, at Afgørelsen ved et Regelmæssighedsløb, hvor der skal køres med en aldeles bestemt Hastighed, hverken hurtigere eller langsommere, er altfor vilkaarlig, altfor afhængig af tilfældige Omstændigheder, naar det drejer sig om et for Reklame og Salg saa vigtigt Spørgsmaal som Besiddelse af en Vandrepokal. For det andet var der det meget tillokkende ved et Baneløb, at man muligvis der-



Vinderen af Energiprøven, Niels Petersen, paa „Danica".

Fot. Alb. Schou jun.
Vinderen af Vandrepokalen, Axel Ketner, paa „Phänomen".

igennem ved passende livlig Interesse fra Publikums Side, kunde bringe Klubbens slunkne Kasse paa Fode igen.

Der rejste sig dog ogsaa Stemmer imod dette Forslag: nogle frygtede for den med et Baneløb forbundne pekuniære Risiko, andre ønskede ikke at kæmpe om Vandrepokalen paa en Bane, hvor jo egentlig kun de rigtige Væddeløbsmaskiner hører hjemme.

Modstanderne var de stærkeste, og Resultatet blev derfor et almindeligt Landevejsløb for regelmæssig Kørsel Mage til Klubbens første Løb for to Aar siden og over samme Rute. Udfaldet blev hverken værre eller bedre end de to foregaaende Gange: Vinderen af Vandrepokalen *Axel Ketner* paa *„Phænomen"* vandt med $^1/_4$ Point over Nr. 2: *Johs. Semler* paa „Elleham" og denne vandt igen med $^1/_4$ Point over Nr. 3: *Schmaltz* paa „Allright". Disse $^1/_4$ Points repræsenterer en Køretid af 15 Sek., og man indser, hvor uendelig liden praktisk Betydning en saadan Differens har, naar det ikke drejer sig om et egentlig Hastighedsvæddeløb, hvor det gælder om at faa alt ud af Maskinen, men kun om en Turisttur, hvor man kører med Uret i

Nr. 2 i Udholdenhedsprøven, Johs. Semler, paa „Elleham".

Haanden. Var Løbet endda gaaet over betydelig større Afstande og i vanskeligt Terræn, saaledes som disse Udholdenhedsprøver arrangeres i Udlandet, vilde der blive Fornuft i det hele; at køre 150 km. paa 5 Timer, det kan nuomstunder enhver ordentlig Motorcykle præstere, naar der da ikke tilstøder ganske ekstraordinære Uheld.

Som et Forsøg paa at give Løbet noget mere Interesse havde man indlagt en „Energiprøve" fra Køge til Rønnede, d. v. s. paa denne Strækning skulde Maskinerne køre saa hurtigt, som de kunde. Deltagelsen i denne Energiprøve var dog ikke obligatorisk, og da der end ikke var den svageste Antydning af Inddeling i Klasser eller Grupper efter Maskinernes Vægt og Hestekræfter, holdt de fleste sig borte fra den. Det vakte da heller ingen synderlig Forbavselse, at *Niels Petersen* paa hans fortræffelige selvkonstruerede „Danica"-Motorcykle vandt denne Prøve — som ikke regnedes med ved Afgørelsen af Vandrepokalen — som en flot Nr. 1. Nr. 2 blev *Levison* paa „Neckarsulmer" og Tredjemand blev *Schmaltz* paa „Allright".

For Fuldstændigheds Skyld noterer vi, at der i Aar som de to foregaaende Aar lød de bekendte Klager over Kontrolurenes unøjagtige Gang. Det synes i Virkeligheden herhjemme at være en ganske uløselig Opgave at faa 7 Ure til at gaa nøjagtig ens i 6 Timer.

Efter at have fremsat disse Anker mod forskellige Mangler, som mere skyldes Omstændighedernes Magt end svigtende Evne og Vilje hos Arrangørerne, skal vi fortælle lidt om selve Løbet, der jo som alt sagt i det hele og store maa betegnes som vellykket.

Vi havde Plads i Overretssagfører *Meyring's* nye 20 HK. Sunbeam-Vogn. Overretssagføreren havde velvilligst stillet sit Automobil til Disposition som Ambulance og medførte derfor foruden sin Hustru den utrættelige Direktør *Falck* forsynet med en mægtig Kasse fra „Røde Kors" med alle mulige Forbindssager, som der dog heldigvis ikke blev Brug for.

Da vi lidt før Kl. 8 om Morgenen ankom til Startstedet, som Politimesteren i Søndre Birk, uvist af hvilken Grand, havde rykket helt ud paa den anden Side af Taastrup ved $2^1/_2$ Milepælen, fandt vi Ingeniør *C. V. Schou* fuldt optaget af at uddele Armbind til Deltagerne. Iøvrigt havde der, naturligvis paa Grund af det afsides liggende Startsted, ikke indfundet sig ret mange Tilskuere. Foruden Direktør *Aksel Hansen*, Glosrup, som i sin Clément-Bayard-Vogn fungerede som Dommer medførende Klubbens Formand Grev *Ahlefeldt-Laurvigen-Bille* og Redaktør *K. C. Nielsen* hilste vi paa Grosserer *Carl Joh. Janssen*, som i sin lille Elg-Mobil var kørt ud for at overvære Starten.

Blandt Deltagerne traf vi flere kendte Ansigter; foruden de allerede nævnte Vindere, var der saa gamle rutinerede Sportsmænd som *Chr. Jensen,*

Kontrollen i Vordingborg.

Roskilde, *P. Schannong*, *J. Larsen*, „Adler", *V. Petersen*, „Elleham" og Journalist ved „Politiken" *Nervø*, som efterhaanden har udviklet sig til, hvad han selv kalder en rigtig „Bilist."

Da Nr. 1 udeblev fra Starten, var det Grosserer *E. S. Semler* sen., der blev sluppet løs som Nr. 2 Kl. 8^{05}. Nu fulgte de øvrige 24 af de anmeldte 25 Deltagere Slag i Slag med 1 Minuts Mellemrum.

Ved halv Ni-Tiden er den sidste startet, og vi stiger nu ombord i „Ambulance"-Vognen for at begive os ud paa Linien, parat til at tage fat. Hist og her finder vi en „syg" Maskine, som imidlertid nok kan kureres uden vor Hjælp, og snart passerer vi Køge, hvor Murermeser *Kielberg* forestaar Kontrollen. Vi kører lige igennem for om muligt at hale ind paa Strækningen Køge-Rønnede og faa noget at se af „Energiprøven." Der er dog ikke noget at observere; sandsynligvis ligger det i, at vi kører med omtrent samme Fart som Deltagerne.

I Rønnede træffer vi atter Direktør *Aksel Hansens* Vogn og desuden Direktør *Prins'* flotte „Adler" Coupé. Sammen med Grev *Ahlefeldt* er Direktør *Prins* og Grosserer *Fritsche* ivrigt beskæftigede med at notere de „energiske" Deltageres Køretider.

Mærkelig nok har Kontrollen ikke sørget for Benzinoplag her i Rønnede, og „Ambulance"-Vognen bliver derved i Stand til at glæde flere af Deltagerne med Reserve af de kostelige Draaber uden hvilke al Deltagernes „Energi" er spildt.

Men Frokosten vinker i Vordingborg, og vi farer afsted. Da vi svinger ind i Hotel „Valdemar", er der kun indtegnet seks Deltagere paa Cand. *Roms* Kontrolkort.

Medens vi veltilmode nyder Mathisens fortræffelige kolde Bord, kommer den ene Konkurrent ind efter den anden og da den sidste er naaet ind, starter vi ad Næstved til.

Paa denne smukke og interessante Vej møder vi en lille Hændelse.

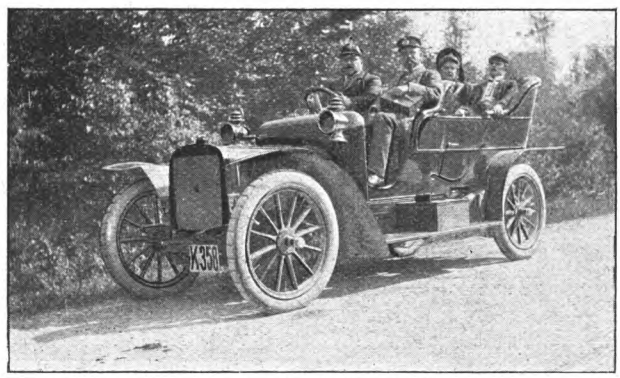
Overretssagfører *Meyrings* Vogn er jo ganske ny og der var den Ulempe, at der ikke var kommet Reserve til de svære Dunlop-Ringe. Skulde vi punktere, var vi derfor henviste til at lappe, og for at forsøde os et saadant Ophold paa Grøftekanten havde Fru *Meyring* henlagt et Par Flasker oplivende Drikke i en med Filt omvunden Blikkasse, som indeholdt Is.

Det syntes jo imidlertid, som Lykken stod os bi, og da vi ikke kunde punktere, og vi frygtede for, at Isen skulde smelte, besluttede vi at gøre et frivilligt Ophold i Skoven paa Næstvedvejen.

Da vi havde faaet Glassene fyldte, susede en af Motorcyklisterne forbi os. Vi raaber ham an, han springer af Maskinen og spørger, om der er noget, han kan hjælpe os med. Da vi forklarer ham, hvad det drejer sig om, svinger han snart et Bæger paa Ønsket om „god Vind", idet han bemærker, at den Slags „Hjælp" ikke er forbudt i Reglementet. Imidlertid, han har kun 37 Minutter tilbage og $2^1/_2$ Mil at køre, saa han maa afsted.

Vi foreviger „Ambulance"-Vognen, og kører videre til Næstved og derfra til *Ringsted*. Her meddeler Kontrolformanden, Prokurist *Wad*, at der kun mangler 5—6 Deltagere paa hans Liste, og vi sætter derfor Farten op for at naa Roskilde inden Løbet slutter.

Ved Spritfabrikken i Roskilde havde de fleste Officials samlet sig, og da den attende af de 24 startende Deltagere er naaet ind, sluttes Kontrollen, og vi tømmer et sidste Bæger som Tak for den brillante Dag og med Ønsket om Held og Fremgang for „Dansk Motor-Cycle-Club".



„Ambulance"-Vognen.

Hjulet render rundt — —

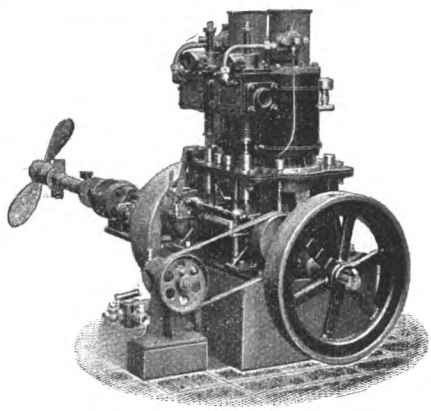
(Humoreske)

En Morgenstund kommer Petersen farende ned paa mit Kontor. „Har De hørt det," blæser det ud af ham, endnu før han har faaet sagt Goddag — en Luksus han, i Parenthes bemærket, kun benyt ter sig af ved særlig højtidelige Lejligheder — „har De hørt det — — Ellehammer flyver oppe over Kongens Nytorv!!!"

Før jeg gaar videre, maa jeg dog præsentere Petersen. Han er en meget ivrig Mand, har derfor altid travlt, interesserer sig gevaldigt for alt, hvad der angaar Automobiler, er selvfølgelig, hvem er nutildags ikke det? Abonnent paa „Motor", bærer et efter engelsk Mønster kortklippet Overskæg og bærer, som tidligere omtalt, det sjældne og ægte danske Navn Petersen.

Men tilbage, hvor vi slap. Petersen havde *selv set* Luftskibet, derfor er det jo ret forstaaeligt, at hans Begejstring var betydelig større end min. Og for at ærgre ham fremviste jeg naturligvis den mest knusende Ligegyldighed overfor hans vigtige Efterretning og afslog med det samme enhver yderligere Diskussion ved frækt at paastaa, at det var Løgn. Derefter foreslog jeg ham at slaa koldt Vand i Blodet, med en saadan overbevisende Kraft, at han tilsidst vedtog 2 danske Sodavand i Mindelighed.

Da vi sad vel bænkede og drak af Flasken (Glas findes, trods Petersens mange Bemærkninger over, at han hader at drikke af Flasken, ikke paa Kontoret; man *kan* dog virkelig ikke lave sit Kontor om til en Restauration for et enkelt, fordringsfuldt Menneskes Skyld), kom Samtalen alligevel til at dreje sig om Motorer. Det er og bliver nu Petersens Yndlingsemne. Saadanne Ting som Karburation, Luftblanding og Fortænding føler han sig lidt hævet over, det er saa banalt; naar derimod Talen bliver om Eksplosionsrummets Kubikindhold i Millimeter, Forskellen paa Kompressionens Atmosfæretryk ved Motorer med automatisk og styrede Ventiler, eller de stærkt bekøleribbede Mo-



PETROLEUMSMOTOREN

P. Jørgensens Maskinfabrik

DAN

Bragesgade 10 København L.

Skibs- og Landbrugsmotorer

Bedste og sikreste Drivkraft

Solgt 1400 Stk. i Ind- og Udlandet

HELLESENS TØRELEMENT

Bedste Tændebatteri

for Automobiler, Motorcycler, Baade og stationære Motorer.

VARIGHED, TYPE O Nr. 4: op til 1500 Kilometer og mere.

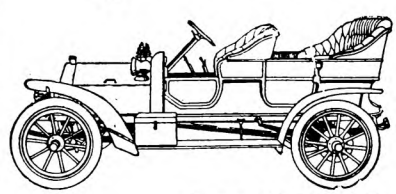
Billigere og bekvemmere i Brugen end Akkumulatorer.

Leveres i alle Størrelser og Former. Guldmedaille Paris 1900.

Hellesens Enke & V. Ludvigsen,

København. Telefon 2553 & Strandvej 257.

„Oldsmobile".



Mest driftsikker.

—

Lettest at behandle.

T. T. NIELSENS

AUTOMOBIL-LAGER

Turistvogne. — Varevogne.

Ny Toldbodgade 6 & 8. „Larsens Plads".

torers Fordele overfor de mindre do, saa spidser Petersen Øre og er Fyr og Flamme.

Jeg paatog mig en saa ærværdig Mine, jeg kunde, og sagde i en belærende Tone:

„Ser De, Petersen, Ellehammers Motor er, som De jo nok ved, trecylindret og paa over 20 HK.

Naar man nu tager saadan en Motor og bygger den ind i et Baghjul, saa vil man faa en Motorcykle, som kan løbe over 200 Kilometer i Timen, med den vil man kunde slaa alle de eksisterende Verdensrekorder og blive Verdensmester i hvert nyt Land, man kommer til."

Tja, Petersen vilde jo ikke direkte benægte det, han sad stille og grundede og spurgte saa tilsidst spagfærdig om, hvor Remtrækket skulde være.

„Remtrækket, Remtrækket," snærrede jeg, „Visvas, Petersen, der bliver jo intet Remtræk! Og jeg, som sidder her og forklarer Dem noget i den gode Tro, at De var et Menneske, man kunde henvende sig til og finde Forstaaelse hos. *Kan* De da ikke begribe, at naar De bygger saadan en Motor ind i et Baghjul, saa bliver Motorens Aksel identisk med Hjulakslen, og naar Maskinen løber, kommer Stemplerne til at staa stille, medens Cylindrene render rundt."

Petersen sagde ingen Ting, men saa bare mere og mere uhyggelig ud, Sveden rendte ned af hans Pande, og jeg kunde se paa ham, at han havde Forstaaelsen af, hvad det vil sige, naar det render rundt med 200 Kilometers Fart.

Jeg fortsatte imidlertid skaanselsløst:

„Maskinen kan bygges meget let, da Cylindrene virker som Svinghjul og fuldkommen overflødiggør disse; endvidere," fortsatte jeg med et lille ondskabsfuldt Sideblik, „kan man paa Grund af Cylindrenes hastige Rotation undvære alle disse Køleribber, som jo alligevel aldrig gør nogen Nytte."

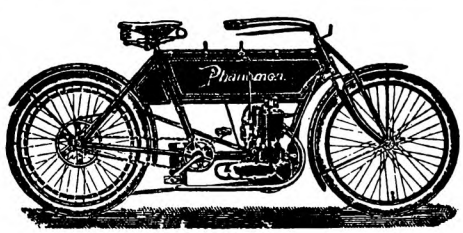
Petersen strammede sig ved disse sidste Ord op for at ville protestere, men han betænkte sig og nikkede blot, som om han havde forstaaet alt, spurgte paa Maa og Faa „Karburationen?" og tømte Resten af sin Sodavandsflaske i et langt Drag.

„Det er yderst simpelt, man fører bare Benzinen ind igennem et Hul i Aks — — —", videre kom jeg ikke, thi jeg blev afbrudt af et vældigt Hyl fra Petersen. Han drejede rundt som under et Anfald af Faaresyge. Det var øjensynligt, at Sodavandet laa og karburerede i Petersens gale Hals.

Hjælpsom, som jeg af Naturen er, naar jeg ser en Ven i Nød (navnlig Aandenød) greb jeg det bedste, der faldt mig i Hænderne, og gav mig til at dunke Petersen i Ryggen med det. *Det* — var et Motorstempel.

Petersen fo'r op, sprang ud ad Døren og ned ad Gaden, stadig hostende og gøende.

Det er nu snart en Maaned siden, men jeg har hverken hørt eller set noget til ham efter den Tid. Jeg er meget ked af det, da jeg faktisk ikke har villet gøre ham noget ondt. Hvis derfor nogen skulde træffe ham og genkende ham efter ovenstaaende Signalement, bedes han afleveret paa dette Blads Kontor.



Vesterbrogade 20 **F. BÜLOW** København B.

Phänomen Motorcyklen

blev Nr. 1

i Dansk Motor Cykle Clubs Udholdenhedsprøve d. 2. Septbr. og vandt derved

New Departures Vandrepokal!

MOTOR-BENZIN

i alle Kvaliteter — bedst og billigst hos

A/S Nordisk Benzin-Compagni,

Nørrebrogade 30. — København N. — Telefon 6958. — Statstelefon 20.

Nyt Remfedt.

Fra Firmaet *P. Ph. Stuhr* i Aalborg har vi modtaget et Cirkulære og en Prøve af et nyt Slags Remfedt for Motorcykler: „Motor 1", som efter de indkomne Anbefalinger i høj Grad skal bidrage til Remmens Vedligeholdelse, idet det giver saa stor Adhæsion, at Remmen kan være ganske slap.

Firmaet fremstiller ogsaa Remfedt „Motor 2" til Brug for Fabrikker og industrielle Virksomheder, og meddeler, at det allerede har haft betydelig Afsætning af begge disse Produkter.

Med Tak har vi modtaget følgende Hilsen:

Haderslev den $^2/_9$ 1906.

Redaktionen af „Motor".

Paa en Tur gennem Nordtyskland pr. Motor sendes „Motor" vore bedste Hilsner!

Deres ærbødige
Boghandler Berthelsen &
Bankbogholder A. Beierholm.
Assens.

Endvidere har vi modtaget et smukt Prospektkort af *Blackfriars Bridge* i London med venlig Hilsen fra Dunlop Kompagniets energiske Direktør, Konsul *J. C. Jacobsen.*

MOTORCYKLEKLUBBEN „ELLEHAM"

Ejere af Motorcyklen „ELLEHAM", som endnu ikke have modtaget Indbydelse til at indtræde i Klubben, bedes godhedsfuldt opgive Navn og Adresse til Klubbens Sekretariat:

Westend 11, København V. Telefon Vester 312 x

„Phänomen"-Motorcykle
til Salg!

En $3^1/_2$ HK. „Phänomen"-Motorcykle, med Elektromagnet og Sidevogn, staar meget billig til Salg. — Den er kun brugt faa Gange.

Cyklefabriken „Record", Roskilde.

Herved tillader jeg mig at meddele, at jeg har aabnet en Afdeling, forsynet med ganske nye Maskiner for

Vulcanisering

af Flænger og Revner i Dæk og Slanger. Ethvert Dæk, hvor Gummien ikke er sprød, kan rep. og blive udmærket brugbart igen. Enhver Dimens. behandles, lige fra $1^1/_2$—5". Send Deres Dæk og Slanger til mig, og der vil omgaaende blive Dem tilsendt et Brevkort med bestemt Pris paa, hvad Reparationen vil koste.

Helsingørs Automobil-Forretning,
Ingeniør V. Nielsen.

WOLVERINE
Baade-Motorer
fra 3 HK. til 200 HK.
Løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftigt med
Petroleum
som med Gasoline.
Elektrisk Tænding
Øjeblikkelig Igangsættelse.
Da Petroleumen bliver perfekt fordampet ere Motorerne renlige og paalidelige. Alle 4 Takt Motorer fra 12 til 200 HK. ere selvstartende
WOLVERINE MOTOR WORKS
VED H. JACOBSEN
VESTERVOLDGADE 109, KØBENHAVN K.
Telefon Nr. 3377. Telegram-Adr.: „Wolverine".

‚Adler' Motorcykle
$2^1/_2$—3 HK.

saa godt som ubrugt sælges for

350 Kr.

Henvendelse paa dette Blads Kontor.

Fot. Berthelsen, Assens.
Endnu et Billede fra „Elleham"-Klubturen. — De sidste Deltagere starter fra Assens.

Hurtig Damp-Vaskemaskinen

„Hafnia"

Bedste og mest besparende Konstruktion.

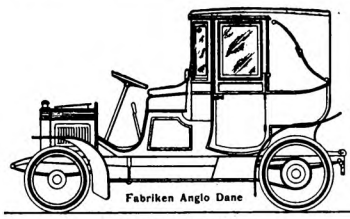
Uundværlig i enhver Husholdning.

Faas

Østerbrogade 6

og

Nørrevold 12.



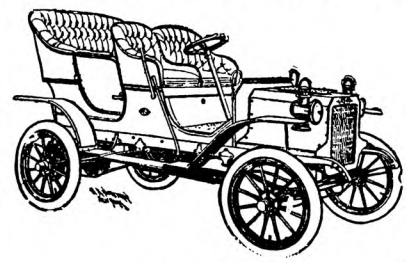
Patent i flere Stater.

Vore Vogne har, foruden den Fordel at være dansk Fabrikat, mange andre: billigste Drift, nem Betjening, manøvrerer bedst, er driftsikre, kræver ingen Fagkundskab. Vi tillader enhver Køber at forsøge om noget Maskineri kan ødelægges ved Fejlgreb. Men vil De opnaa disse Resultater og Fordele, kan De kun benytte Vogne fra

Fabriken „ANGLO DANE", **H. C. Frederiksen & Søn**

Roskildevej 39, Kbhvn. F. **Telf. Valby Nr. 7.**

Reo Automobiler



8 HK 1 Cylinder
16 HK 2 —

❁

Bedste amerikanske Fabrikat

❁

Generalagenter for Skandinavien:

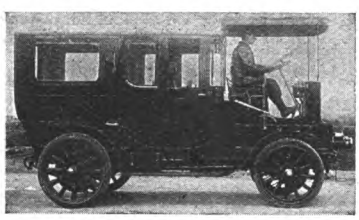
Simonsen & Nielsen, Bredgade 33

Dansk Automobilselskab

24 HK.

Turist-Automobil.

12000 Kr.



11 Personer.

Ringe Benzinforbrug.

12000 Kr.

Automobiler til større og mindre Selskaber **udlejes** efter fast Takst. Forskellige Typer. Automobiler anvises til Salg.

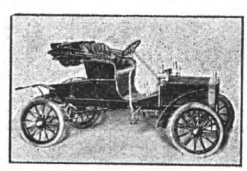
Telefon 9879 & 17740 x.

Børsgade 8. — København K.

Sensation!

Fordvogn — 4 staaende Cylindre — c. 15 HK — i høieste Grad driftssikker.

Til 2 Personer.



Ringe Benzinforbrug.

Kr. 2700.

Billigste og bedste Vogn paa Markedet.

Fabr. Para. 4 Grundtvigs Sidevej. Telf. H. 13.

Fr. Bagges Kgl. Hof-Bogtrykkeri

udfører alle Slags Tryksager

hurtigt og til billigste Priser.